



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°750, 6 april 2020

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

Redactioneel

In de eerste plaats wil ik in het bijzonder de medewerkers van Air France en KLM bedanken die zich hebben ingezet voor de repatriëring van de onderdanen van onze twee landen. Ze hebben honderdduizenden mensen in staat gesteld veilig en tegen redelijke prijzen naar huis terug te keren.

Na twee weken van opsluiting, waardoor u vaak lopende dossiers kunt afwerken en vervolgens kleine werkzaamheden in uw huis kunt uitvoeren, komt hier een meer delicate periode. Wat doe je met je dagen?

Ik kan u geen advies geven. Ik kan je gewoon vertellen hoe ik mezelf organiseer, hetzelfde tempo aanhouden en mijn dag proberen te plannen. Nou, ik geef je toe, als ik deze brief moet schrijven, houdt het me lang bezig.

Op dat punt moet ik zeggen dat ik me schaam. Soms maak ik kleine foutjes in mijn commentaar. Maar vorige week heb ik een grote gemaakt.

In mijn commentaar op het artikel "Vier vragen over mogelijke

bedrijfsnationalisatie" schreef ik

Velen van u hebben mij gevraagd naar de geruchten over de **privatisering van Air France-KLM**.

Natuurlijk was het nodig om te lezen

Velen van u hebben me gevraagd naar de geruchten over de **nationalisatie van Air France-KLM**...

Dankzij degenen die mij daarop hebben gewezen. Geef of neem een paar dagen, het zou kunnen zijn verward met April Fools' April Fools' April Fools' April Fools' April Fools' April Fools' April Fools'.

*Laten we blijven voldoen aan de inperkingsmaatregelen.
Gelukkig lezen François*

Persoverzicht van maandag

> Ben Smith, CEO van Air France-KLM: "De ernstigste crisis in onze geschiedenis".

(bron Paris Match) 2 april - Net als dominostenen sluiten landen hun grenzen en daarmee tientallen luchthavens. De vliegtuigen blijven geaard. Het verkeer stort in. De scenario's voor het beëindigen van de crisis die de dag ervoor werden uitgewerkt, zullen de volgende dag worden herhaald. "Onze strategische en budgettaire prognoses voor het jaar zijn achterhaald. **De situatie wordt met de dag ingewikkelder, niet alleen voor ons, maar voor alle luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld**", verklaart Ben Smith, de CEO van Air France-KLM, die deze crisis beschouwt als "de ernstigste sinds de oprichting van [onze] industrie".

De International Air Transport Association schat het inkomstenverlies van de industrie op 252 miljard dollar, uitgaande van een crisis van drie maanden. "De luchtvaartsector heeft al op 11 september 2001 of tijdens de uitbarsting van een IJslandse vulkaan op brute wijze stilgelegd, maar deze crisis is volstrekt ongekend en treft alle continenten na elkaar", voegt Anne-Marie Couderc, de voorzitter van de groep, eraan toe.

Terwijl Frankrijk steeds beperkter werd, **was het eerst nodig om bijna 300.000 onderdanen te repatriëren.** Deze laatste vluchten vinden deze week plaats. Er was geen **tekort aan vrijwilligers om ze te bedienen, met "een buitengewone mobilisatie van medewerkers"**,

benadrukt Anne-Marie Couderc. Slechts enkele bestemmingen worden nog steeds bediend, minder vaak dan normaal. Zo zijn de zes dagelijkse vluchten tussen Parijs en Los Angeles vervangen door drie wekelijkse vluchten. Orly gesloten op 31 maart, met alleen staatsvluchten, medische vluchten en nooduitwijkmogelijkheden. De activiteit daalde van 10% van de activiteiten op 23 maart naar 5% op 30 maart. "We verwachten dat de activiteit in de komende twee weken zal worden teruggebracht tot 3 à 4%," berekent Ben Smith. **De teams van Air France en KLM geven blijk van een uitzonderlijke inzet voor het onderhouden van de verbindingen.** Dit zal ook een gemakkelijkere herstart mogelijk maken."

Om haar financiële soliditeit te verzekeren, heeft Air France-KLM, waarvan de koers in drie maanden tijd meer dan 50% van haar waarde op de beurs heeft verloren, op 13 maart aangegeven dat zij 5,5 miljard euro aan liquide middelen had. Het is een race begonnen om zijn uitgaven te verminderen. **Werknemers werden in deeltijd geplaatst.** "We hebben veel van de uitgaven die voor 2020 tot 2021 waren begroot, teruggeschroefd. Toch blijft 40 tot 60 procent van de kosten onsamendrukbaar", legt Ben Smith uit. **Bercy heeft 700 miljoen euro aan geïnde belastingen van de sector geëlimineerd** en een garantie van 300 miljard euro voor bankleningen aan bedrijven ingevoerd. Vooral de belangrijkste aandeelhouders van Air France-KLM, de Franse staat (14,3% van het kapitaal) en de Nederlandse staat (14%), zijn bereid te handelen.

Nationaliseringsoperaties" om bedrijven te beschermen zijn niet uitgesloten, zei premier Edouard Philippe. **"We zijn het volledig eens met de Nederlandse staat over staatssteun,"** zei hij tegen Bercy. De onenigheid wordt opzij gezet. De prioriteit is om deze groep te steunen. Een prioriteit die door verschillende landen wordt gedeeld. De Verenigde Staten hebben zojuist meer dan 50 miljard dollar voor de sector vrijgemaakt, in de vorm van subsidies, leningen en leninggaranties. **Air France is de grootste klant van Aéroports de Paris, de grootste particuliere werkgever in de regio Ile-de-France, met 356.000 geïnduceerde banen in het land. KLM is de derde grootste werkgever in Nederland...** "Het is niet slechts één bedrijf, het maakt deel uit van de nationale vervoersinfrastructuur", zegt Smith. We hebben zoveel mogelijk steun nodig om ervoor te zorgen dat Air France-KLM ten minste in dezelfde positie als zijn concurrenten uit deze crisis komt". **De terugkeer naar het normale zal maanden duren.**

***Mijn commentaar:** Tijdens de inperking en ondanks de deelactiviteit blijven veel medewerkers van Air France-KLM werken. Sommigen zijn betrokken bij de repatriëring van onze onderdanen of het vervoer van vracht, anderen onderhouden ons vliegtuig. Sommigen reageren op*

onze klanten, een delicate taak wanneer ze hen proberen te overtuigen om hun reis uit te stellen in plaats van hun tickets terug te krijgen.

Hoe zit het met onze leiders? Met hun teams proberen ze de cashflow van onze bedrijven te behouden, ontmoeten ze overheden om hulp te krijgen en stellen ze vooral scenario's op om uit de crisis te komen.

> Air France-KLM wil enkele miljarden lenen met garantie van Parijs en Amsterdam.

(bron Reuters) 4 april - **Air France-KLM is met banken in gesprek gegaan om enkele miljarden euro's te lenen in de vorm van leningen met garantie van de Franse en Nederlandse overheid** in een poging om het hoofd te bieden aan een blijvende verlamming van haar bedrijf als gevolg van de coronaviruspandemie, zo melden bronnen Reuters.

Volgens drie bronnen die op de hoogte zijn van de besprekingen, hebben de Franse en Nederlandse staten, die elk 14% van het kapitaal van de luchtvaartgroep in handen hebben, hun meningsverschillen opzij gezet om de cashflowproblemen van Air France-KLM te regelen.

De voorwaarden en bedragen van deze operatie zijn nog niet definitief vastgesteld en zullen waarschijnlijk veranderen, aldus de bronnen. Het meest waarschijnlijke scenario is een lening van maximaal 4 miljard EUR met een garantie van de Franse staat voor Air France in combinatie met een lening van bijna 2 miljard EUR met een garantie van de Nederlandse staat voor KLM.

De Frans-Nederlandse luchtvaartgroep heeft BNP en Société Générale gemandateerd om banken voor deze operatie te adviseren, volgens twee bronnen. De twee Franse bankgroepen wilden geen commentaar leveren.

"We zijn natuurlijk in permanente discussies met beide regeringen," zei een woordvoester van Air France-KLM, die weigert verder commentaar te geven op dit vooruitzicht.

Frankrijk en Nederland, die elk hebben aangegeven dat zij voornemens zijn financiële steun te verlenen aan de luchtvaartgroep die de overkoepelende organisatie van hun nationale luchtvaartmaatschappij is, hebben ook geweigerd zich uit te spreken over deze besprekingen.

"Air France-KLM is een prima bedrijf en we willen dat het blijft zoals het is, daarom zijn we bereid om het te steunen", herinnerde de Franse minister van Economie en Financiën, Bruno Le Maire, de vergadering van donderdag tijdens een online persconferentie.

"We zijn al geruime tijd in gesprek met KLM en Air France en in het bijzonder met de Franse regering", vertelt de Nederlandse minister

van Financiën Wopke Hoekstra woensdag aan Reuters.

"Het is erg belangrijk om dit essentiële bedrijf te helpen in deze moeilijke tijden," voegde hij eraan toe.

(...) **De leningen aan Air France en KLM zouden volgens twee bronnen door hun respectieve regeringen worden gegarandeerd.**

Aan Franse zijde zouden zij deel uitmaken van het programma van 300 miljard euro aan bankleningen aan ondernemingen dat **de staat heeft toegezegd tot 70% te garanderen.** (...)

Volgens de richtlijnen van de Europese Unie, die als gevolg van de crisis zijn versoepeld, **mogen de door de staat gegarandeerde leningen niet meer bedragen dan een kwart van de in 2019 behaalde omzet,** die voor Air France 4,15 miljard euro en voor KLM 2,77 miljard euro bedraagt. (...)

***Mijn commentaar:** De maatregelen die de Franse en Nederlandse regeringen hebben genomen, zijn vergelijkbaar met de maatregelen die de meeste regeringen overwegen om hun luchtvaartmaatschappijen te steunen:*

. directe financiering ter compensatie van een deel van het loonverlies van de werknemers.

uitstel van betaling van lasten en belastingen

. door de staat gegarandeerde leningen .

Deze maatregelen lijken te volstaan om ze door de gezondheidscrisis te loodsen, maar de vraag rijst: zullen de luchtvaartmaatschappijen hun leningen kunnen terugbetalen als het verkeer enkele jaren nodig heeft om terug te keren naar het niveau van 2019?

Geconfronteerd met deze vraag hadden de Franse luchtvaartmaatschappijen de voorkeur gegeven aan duurzame belastingverlagingen.

> KLM zal weer opstaan

(bron Algemeen Dagblad vertaald met Deepl) 4 april - Volgens **Pieter Elbers**, hoofd KLM, betekent de coronaviruscrisis niet het einde van de luchtvaart. Na de crisis heeft de sector een belangrijke rol te spelen, zegt hij. (...)

Hij **verwacht dat de impact van de coronaviruscrisis nog enige tijd zal aanhouden. "Veel langer dan drie maanden, ja zelfs langer dan zes maanden.** We weten nog niet hoe de wereld er na de coronaviruscrisis uit zal zien, maar ik denk dat de luchtvaart er weer een groot deel van zal uitmaken.

Het is de ambitie van Elbers om het eens zo gerenommeerde internationale KLM-netwerk zo veel mogelijk opnieuw op te bouwen. Wanneer de economie is hersteld, zullen wij ons deel doen om de handelsbetrekkingen weer op te bouwen. Ook na de vorige crises en oorlogen is met name de luchtvaart van groot belang geweest voor de wederopbouw van de economie.

KLM voert slechts een beperkt programma uit tot 57

bestemmingen, ongeveer 10 procent van de vluchten die zij normaal gesproken uitvoert. (...)

De luchtvaartmaatschappij, die 28 000 mensen in dienst heeft, had eerder bijna alle investeringen en projecten uitgesteld om zoveel mogelijk geld binnen de gate te houden. (...) "Maar **geen enkele luchtvaartmaatschappij kan deze crisis alleen aan.**" In de tussentijd **blijft het bedrijf kostenbesparende maatregelen nemen.**

Zo verdwijnen er bijvoorbeeld 1.500 tot 2.000 banen door natuurlijk vertrek, maar ook door de beëindiging van tijdelijke contracten. (...)

Maar dit is niet genoeg. De KLM spreekt met het kabinet over extra ondersteuning op diverse fronten. "We hebben intensief contact met verschillende ministeries. KLM raadpleegt ook haar businesspartners, waaronder leasemaatschappijen, over het uitstel van betaling. (...)

> Politiek berm lange termijn in KLM-debat (Politiek vergeet lange termijn in het KLM-debat)

(bron DFT vertaald met DeepL) 3 april - Op woensdag hebben de Tweede Kamer en minister Koolmees (Sociale Zaken) de KLM gehamerd, die de tijdelijke contracten niet zal verlengen. Dit zou in tegenspraak zijn met het noodprogramma voor overgangsarbeid. GroenLinks, die de inkrimping van de luchtvaartmaatschappijen lang heeft gesteund, heeft de KLM bekritiseerd vanwege haar gebrek aan solidariteit. (...)

Er is meer hulp nodig en daarom is vrijdag vernomen dat de KLM in gesprek is voor een lening van € 2 miljard van minister Hoekstra (Financiën).

Bovendien (...) **heeft het Parlement (...) de kosten voor de luchtvaartmaatschappij verder verhoogd met de toestemming om de vliegbelasting in te voeren. Dit kost de KLM zo'n 100 miljoen euro per jaar** en daarbovenop nog eens banen bij de KLM. (...)

Mijn opmerking: De Nederlandse regering heeft bevestigd dat zij bereid is een belasting op passagiers voor duurzame ontwikkeling in te voeren. Vanaf 2021 zal deze belasting 7 euro per passagier bedragen, ongeacht de lengte van de vlucht.

> **Transavia houdt zich vast aan plan ondanks uitstel Lelystad**

(bron DFT vertaald met DeepL) 31 maart - **Het besluit van luchtvaartminister Cora van Nieuwenhuizen om op zijn vroegst in november 2021 de luchthaven van Lelystad te openen, komt niet als een grote verrassing voor** de goedkope luchtvaartmaatschappij **Transavia**.

Transavia, dat als een toekomstige grote consument van de vrijetijdsluchthaven wordt beschouwd, is blij dat de minister nu opheldering verschaft. Het bedrijf wil nog steeds vanuit Lelystad vliegen, ook al is de openingsdatum uitgesteld. Maar vooralsnog is het ons doel om de Nederlanders terug naar Nederland te halen en onze activiteiten zo snel mogelijk weer op te starten. (...)

De lowcostmaatschappij, die deel uitmaakt van KLM en de grootste groei in de groep had voordat het coronavirus het vliegverkeer beperkte, zegt verschillende scenario's te hebben overwogen. Voor 2020 betekent dat niet dat we onze plannen moeten veranderen. Naar aanleiding van het coronavirus hebben we onze plannen al aangepast door vluchten vanuit Brussel uit te stellen tot de zomer van 2021. De situatie is nu duidelijk en we bereiden ons voor om in de winter van 2021 uit Lelystad te vliegen.

***Mijn commentaar:** De nabijheid van de verkiezingen in Nederland (in maart 2021) luidde een uitstel in van het besluit om Lelystad al dan niet te openen.*

Voor luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van Schiphol zullen de gevolgen van dit uitstel worden verzacht door de gevolgen van de Covid-19-crisis, waardoor het luchtverkeer maanden of zelfs jaren zal afnemen.

> **Wat zijn de gevolgen voor de MRO-sector?**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 2 april - **De Covid-19-pandemie treft de sector van het vliegtuigonderhoud duidelijk hard, aangezien een groot deel van de commerciële luchtvloot van de wereld naar verwachting voor een periode van twee tot acht maanden aan de grond zal worden gehouden...** voor de vliegtuigen die hun activiteiten zullen hervatten. Terwijl het tweede kwartaal van 2020 het moeilijkste zal zijn in de geschiedenis van het luchtvervoer, zet Le Journal de l'Aviation hier de waarschijnlijke gevolgen van deze crisis uiteen voor de geïntegreerde ondersteuningsprogramma's, het onderhoud van de

motoren, het onderhoud van de vliegtuigrompen, de ondersteuning van de uitrusting, het onderhoud van de lijnen, de aanpassingen van de cabines en de ombouwplaatsen.

Kortetermijnproblemen

Terwijl de onderhoudsbedrijven zich bijna overal ter wereld organiseren om hun activiteiten in optimale sanitaire omstandigheden te kunnen voortzetten, **is de logistiek bij de distributie van materieel en reserveonderdelen rechtstreeks het slachtoffer van de wereldwijde schaarste aan luchtvrachtcapaciteit**, wat leidt tot een aanzienlijke stijging van de transportkosten, langere doorlooptijden of zelfs gewoonweg tot logistieke onmogelijkheden in de komende 2-3 maanden. (...)

Effect op geïntegreerde steunprogramma's

Vlieg-uurprogramma's, zoals het FHS-programma bij Airbus, Goldcare bij Boeing en RPFH bij CFM International, werden logischerwijs direct beïnvloed door de eerste reducties van vlieguren in China en meer in het algemeen in Azië vanaf februari. Deze programma's **zullen een aanzienlijke daling van de inkomsten kennen**, die per definitie rechtstreeks verband houdt met de vermindering van het aantal cumulatieve vlieguren voor vliegtuigen of apparatuur die onder dit soort contracten vallen. Aan de andere kant hebben deze programma's meestal betrekking op de meest recente platforms, die daarom met een zekere prioriteit opnieuw moeten worden bediend wanneer de exploitanten hun vluchten wereldwijd hervatten. Zij zullen echter noodzakelijkerwijs worden beïnvloed door uitstel of annulering van nieuwe vliegtuigleveringen. **Vanaf het derde kwartaal van 2020 is het effect van de crisis op dit soort activiteiten goed zichtbaar.**

Invloed op het onderhoud van de motor

De financiële problemen van de exploitanten zullen de komende maanden onvermijdelijk leiden tot een daling van het aantal motorwinkelbezoeken, met name in de vorm van uitstel. (...)

Verschillende soorten motoren die oudere platforms en **een aantal viermotorige motoren** van stroom voorzien, **zouden het volume van de activiteiten aanzienlijk moeten verminderen, terwijl een groot aantal van deze vliegtuigen gedwongen zal worden om vervroegd uit te treden.** Ter herinnering, motoronderhoud is de meest winstgevende activiteit in de MRO-sector, met wereldwijde uitgaven die vorig jaar op meer dan 32 miljard dollar werden geschat. Een goede zichtbaarheid van de gevolgen van de crisis voor dit soort activiteiten is te verwachten in de eerste helft van 2021.

Invloed op het basisonderhoud

Net als bij hun motoren **zal een aantal vliegtuigen vervroegd met pensioen gaan vanwege de hoge onderhoudskosten** en dit

fenomeen zal niet noodzakelijkerwijs in verband staan met de komst van grote geplande bezoeken. **Ditzelfde fenomeen deed zich voor in 2002 en 2009.** Onderhoudsbedrijven die gespecialiseerd zijn in het onderhoud van vliegtuigrompen zouden echter geen significante daling van het werkvolume moeten zien als de exploitanten erin slagen om voor de volgende winter een programma te hervatten dat dicht bij de periode vóór de crisis ligt. Aan de andere kant moet er op mondiaal niveau zeer snel sprake zijn van een verdere aanzienlijke prijsdruk, met grote risico's voor de meest kwetsbare onafhankelijke structuren, met name in Europa. De gemiddelde zichtbaarheid van het effect van de crisis op dit soort bedrijven zal waarschijnlijk in de tweede helft van 2020 worden bereikt.

Invloed op het onderhoud van de apparatuur

OEM's en werkplaatsen die gespecialiseerd zijn in het onderhoud en de reparatie van apparatuur zullen ook in de frontlinie staan onder druk van de operators om hun kosten te verlagen. Aan de andere kant hebben deze bedrijven een breed scala aan aanbiedingen ontwikkeld, waardoor ze bijzonder flexibel zijn om aan de behoeften van hun klanten te voldoen. Deze activiteit blijft echter nauw verbonden met het niveau van het wereldwijde herstel van het luchtverkeer in de komende maanden. Wat de geïntegreerde steunprogramma's betreft, is een goede zichtbaarheid van de impact van de crisis op dit soort activiteiten mogelijk vanaf het derde kwartaal van 2020.

Impact op het lijnonderhoud

De sector van het lijnonderhoud werd als eerste getroffen door de daling van het aantal vluchten van luchtvaartmaatschappijen. Een toename van de activiteiten in verband met de stillegging van de vloten (cocooning) voor tussenliggende periodes (60 dagen), of zelfs voor langere periodes voor bepaalde types van langeafstandsvliegtuigen hebben deze daling van de activiteit echter gedeeltelijk opgevangen, maar dit fenomeen zal van zeer korte duur zijn. Ter **herinnering: lijnonderhoud was een sterk groeiende activiteit** (+4% per jaar) en vertegenwoordigt een aanzienlijk deel van de totale MRO (17%), met wereldwijde uitgaven die worden geschat op bijna 14 miljard dollar. Een goede zichtbaarheid van het effect van de crisis op dit soort activiteiten kan al in het derde kwartaal van 2020 worden overwogen.

Gevolgen voor de aanpassingen van de cabine

De gevolgen van de crisis op cabinesaneringslocaties zijn ongetwijfeld het meest complex om te begrijpen, aangezien de situaties en behoeften van de ene exploitant tot de andere kunnen verschillen. Logischerwijs zou de lancering van dit soort projecten een van de laatste zijn in de volgorde van de prioriteiten van de luchtvaartmaatschappijen in de komende 24 maanden, aangezien de reeds lopende projecten met een hoge mate van vooruitgang op het

gebied van het aantal betrokken vliegtuigen ongetwijfeld zullen worden voltooid of zelfs versneld met de stillegging van de vlotten. De terugname van vliegtuigen door verhuurders en overgangen blijven echter een belangrijke bron van potentiële veranderingen, ook al is het volume ervan nog steeds moeilijk in te schatten in vergelijking met het niveau van vóór de crisis. Een goede zichtbaarheid van de impact van de crisis op dit soort activiteiten is mogelijk in de eerste helft van 2021.

Invloed op conversies van vliegtuigen naar vrachtvliegtuigen

Voorlopig blijft deze sector natuurlijk vol toekomst, gesteund door een groeiende vraag in de afgelopen jaren (e-commerce). Er is ook een sterke vraag naar oudere generatie vliegtuigen zoals de 737-300F en 737-400F. De **omschakeling van vliegtuigen met één gangpad naar vrachtvliegtuigen zou ook moeten versnellen**, met een waarschijnlijke toename van het aantal vliegtuigen dat op de markt wordt gebracht met een gemiddelde leeftijd van minder dan 15 jaar, die door de 737 MAX-crisis van de afgelopen maanden is bemoeilijkt.

Mijn opmerking: De impact van de gezondheids crisis op de sector van het luchtvaartonderhoud is des te sterker omdat er maar weinig vliegtuigen vliegen. Bovendien geven de luchtvaartmaatschappijen de voorkeur aan de meest economische vliegtuigen, d.w.z. de meest recente, die geen groot volgend bezoek nodig hebben.

> **Delta Airlines verwacht een omzetsdaling van 90% in het tweede kwartaal**

(bron Le Figaro met AFP) 2 april - **Delta Airlines**, een van de toonaangevende luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten, **zal haar omzet in het tweede kwartaal van haar boekjaar met 90% zien dalen** als gevolg van de pandemie die het meeste luchtverkeer verlamt, zo kondigde haar baas vrijdag in een e-mail aan het personeel aan. Edward Bastian kondigde ook de indiening van een verzoek om noodhulp bij de Schatkist aan, terwijl hij waarschuwde dat zonder de drastische besparingsmaatregelen die intern zijn genomen, overheidsgeld "het bedrijf slechts tot juni zou nemen".

Mijn commentaar: De voorspellingen van Delta Airlines (-90% omzet in het tweede kwartaal) geven duidelijk aan dat onze partner geen herstel van het luchtverkeer in de Verenigde Staten verwacht vóór juli.

> **Richard Branson wil een reddingsoperatie van Virgin Atlantic. Is dat zo?**

(bron Bloomberg, vertaald met Deepl) 2 april - In 2017 heeft de Britse miljardair Richard Branson ermee ingestemd zijn aandeel in Virgin

Atlantic Airways Ltd. terug te brengen tot slechts 20% door een derde van de luchtvaartmaatschappij aan Air France-KLM te verkopen. In december 2019 veranderde hij van gedachten over de £220 miljoen (\$274 miljoen) transactie en koos hij ervoor om zijn 51 procent aandeel in het bedrijf dat hij oprichtte te behouden. De andere helft behoort tot de Amerikaanse maatschappij Delta Airlines Inc. (...)

Om de financiële crisis te verlichten, vraagt Virgin Atlantic de Britse regering van Boris Johnson om 500 miljoen pond aan door de staat gegarandeerde leningen en kredietgaranties te verstrekken. ...

Het is **moeilijk voor te stellen waarom Johnson een reddingslijn naar Virgin Atlantic zou gooien voordat zijn aandeelhouders in de VS en de Britse Maagdeneilanden hun handen in eigen zak konden steken**. Branson zelf is volgens de Bloomberg Billionaires Index 5,2 miljard dollar waard.

Tot nu toe heeft de magnaat 250 miljoen dollar geïnjecteerd in zijn verschillende Maagdenbedrijven, waarvan meer dan 100 miljoen dollar naar de luchtvaartmaatschappij is gegaan, volgens Sky News. Maar dit is duidelijk niet genoeg. Terwijl de financiële resultaten van Virgin Atlantic kunnen zijn verbeterd voordat het coronavirus toesloeg, verloor het bedrijf een totaal van meer dan 100 miljoen dollar in 2017 en 2018. Pandemieën zijn een bekend risico bij het runnen van een luchtvaartmaatschappij, maar niemand had een schok kunnen voorzien die zo wijdverbreid en mogelijk zo lang duurt als deze.

Overheidssteun is daarom waarschijnlijk gerechtvaardigd, gezien de ongeveer 8.500 banen die op het spel staan. Het aanbod van de Britse regering om 80% van de lonen van ontslagen werknemers te dekken is echter al vrij genereus; de jaarlijkse loonsom van Virgin Atlantic bedraagt meer dan 300 miljoen pond. (...)

Als Branson een tekort aan contant geld heeft, zijn er andere activa die het mogelijk te gelde kan maken, waaronder een meerderheidsbelang in het ruimtevaartbedrijf Virgin Galactic Holdings Inc., dat een marktkapitalisatie van \$2,9 miljard heeft. Als de eigenaars het niet meer geld geven, **moet de Britse regering erop aandringen dat Branson zijn aandeel in de Maagdelijke Atlantische Oceaan verwatert zoals oorspronkelijk gepland, maar dit keer door het kapitaal over te dragen aan de belastingbetalers.**

Mijn commentaar: Dit artikel illustreert wat er zou kunnen gebeuren: dat staten hun steun afhankelijk maken van een toetreding tot het kapitaal van de luchtvaartmaatschappijen die zij steunen.

Tijdens de financiële crisis van 2008 heeft de Amerikaanse regering dit

gedaan. Zij nam een aandeel in de banken die zij heeft gered, die zij een paar jaar later met een aanzienlijke winst heeft verkocht.

> **Emirates Airlines wordt ten koste van alles gespaard**

(bron Air Journal) 1 april - Op 31 maart 2020 werd door kroonprins Hamdan bin Mohammed bin Rashid al Maktoum geen bedrag genoemd, maar de toon in zijn berichten over sociale netwerken is duidelijk: de kapitaalinjectie in de luchtvaartmaatschappij die volledig in handen is van het emiraat zal op het niveau liggen dat nodig is om het voortbestaan van het emiraat te garanderen. **De regering van Dubai "is vastbesloten om de Emiraten op dit kritieke moment volledig te steunen en zal kapitaal in de luchtvaartmaatschappij injecteren"**, zei de prins. De nationale luchtvaartmaatschappij "heeft van Dubai een wereldwijd luchtverkeersknooppunt gemaakt en is van grote strategische waarde, omdat het een van de belangrijkste pijlers van de economie van Dubai is, evenals van de economie van de VAE in het algemeen", voegde hij eraan toe. (...)

Onder de aangekondigde maatregelen ter beheersing van de kosten zijn een stimulans voor ongeveer 100.000 werknemers om "al dan niet betaald verlof te nemen wegens verminderde vluchtcapaciteit", en een verlaging van het basissalaris voor het merendeel van de werknemers van de groep "gedurende drie maanden, variërend van 25% tot 50%". (...) De presidenten van de Emiraten en de dnata - Sir Tim Clark en Gary Chapman - zullen gedurende drie maanden een verlaging van 100% van het basissalaris krijgen. (...)

Mijn commentaar: *In tegenstelling tot de Europese landen en de Verenigde Staten neemt de steun van Dubai aan Emirates Airlines de vorm aan van een kapitaalinjectie, niet van een lening. Dit is genoeg om water naar de molen te brengen van degenen die al enkele jaren de oneerlijke concurrentie van de bedrijven in de Golfstaten aan de kaak stellen.*

> **China: voorzichtig herstel in het binnenlandse luchtverkeer**

(bron: Air Journal) 5 april - Het **binnenlandse luchtverkeer in China** is in maart iets toegenomen ten opzichte van februari, maar is **nog steeds minder dan de helft van het niveau van voor de coronaviruscrisis**, zo heeft de Civil Aviation Administration of China (CAAC) aangekondigd.

Het aantal dagelijkse vluchten sprong 20,5% in maart naar 6.533, zei Jin Junhao, een CAAC-ambtenaar. Dit vertegenwoordigt echter slechts 42% van de capaciteit die vóór de tenuitvoerlegging van de beperkende

maatregelen om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan, werd geregistreerd. Volgens de grote Chinese staatsluchtvaartmaatschappijen - Air China, China Southern Airlines en China Eastern Airlines - zijn reizigers nog steeds voorzichtig en boeken ze op het laatste moment, terwijl **de tarieven laag blijven en de stoelbezetting lager is dan normaal. China Eastern Airlines was van plan haar capaciteit op binnenlandse vluchten te verhogen tot 40%-50% in maart, maar de vraag was slechts ongeveer 30%.**

Wat het internationale verkeer betreft, staat het altijd bijna stil.

Vorige week heeft de CAAC de Chinese luchtvaartmaatschappijen gevraagd hun internationale routes terug te brengen tot één route per land en het aantal vluchten te beperken tot één per week om een tweede besmettingsgolf van het virus te voorkomen, ditmaal vanuit het buitenland.

Mijn commentaar: Bijna vijf maanden na het begin van de uitbraak in China heeft het luchtverkeer moeite om weer op te stijgen.

> **Lufthansa bespreekt massale staatssteun**

(bron La Tribune) 2 april - **De Duitse luchtvaartmaatschappij bespreekt met de Duitse regering de overheidssteun die enkele miljarden euro's zou kunnen bedragen.** Een toetreding van de Staat tot het kapitaal van de groep is ook mogelijk. (...) **Volgens een door Reuters geciteerde bankier zouden de behoeften van Lufthansa gelijk zijn aan die van American Airlines, die van plan is de Amerikaanse regering tot 12 miljard dollar (11 miljard euro) te vragen.** (...)

Op 19 maart, toen de financiële resultaten van 2019 werden gepubliceerd, zei Carsten Spohr, de CEO van Lufthansa, dat staatssteun "op dit moment niet nodig is" en dat de groep om steun zou vragen "wanneer dat nodig is".

"We zullen het langer volhouden dan anderen" dankzij de goede financiële situatie van de groep, zei Carsten Spohr. (...)

De Lufthansa Groep heeft ook aangekondigd dat zij meer dan 60% van haar werknemers zal inzetten op arbeidstijdverkorting. Dat is 87.000 van de 135.000 werknemers, waarvan 62.000 in Duitsland. De groep kondigde ook de verlenging van haar noodvluchtplan aan, die zou duren tot 19 april, waardoor bijna alle vliegroutes tot 3 mei zouden verdwijnen. Er zijn slechts 18 langeafstandsvluchten per week en ongeveer 50 dagelijkse vluchten tussen Frankfurt en München naar

"grote steden in Duitsland en Europa". (...)

Mijn opmerking: Voor alle steun aan Lufthansa gelden dezelfde regels als voor de steun aan Air France-KLM. Ze zullen van dezelfde aard zijn

> **Lufthansa onderzoekt de toekomst van Germanwings**

(Reuters bron vertaald met Deepl) 3 april - **Lufthansa overweegt opties voor haar Germanwings-bedrijf nadat zij een voorstel van de vakbond heeft afgewezen om arbeidstijdverkorting**, ook bekend als Kurzarbeit, **te overwegen** als een tijdelijke oplossing om de goedkope eenheid te helpen geld te besparen.

"Er is geen overeenkomst over Kurzarbeit, het bestuur overweegt de opties," zei een woordvoerder van Lufthansa in antwoord op een vraag over de geplande sluiting van Germanwings of de uitvoering van de arbeidstijdverkorting. (...)

"De toekomst van Germanwings wordt steeds meer in twijfel getrokken", voegde Lufthansa eraan toe.

> **easyJet's oprichter raakt de weg niet kwijt in de crisis...**

(bron: Le Monde) 31 maart - Met bijna de helft van de wereldbewoners thuis, lijkt de wereld zonder kompas te zitten, wanhopig op zoek naar een uitweg uit de crisis. De **oprichter van easyJet, Stelios Haji-loannou**, verliest zijn oriëntatie niet. In **maart**, toen hij **door de media werd bekritiseerd voor het opstrijken van 40 miljoen pond (45 miljoen euro) aan dividenden**, terwijl de luchtvaartmaatschappijen worstelen om te overleven, **antwoordde** hij: **"Waarom zou ik dat geld aan het bedrijf overlaten? Om het direct aan Airbus te geven?** Ik heb mijn liefdadigheidsinstellingen en Airbus hoort daar niet bij!" De ondernemer is al tien jaar in oorlog met zijn eigen bedrijf en heeft nog steeds 34% van de aandelen in handen. Hij ging boos weg en probeert sindsdien zijn speelgoed te breken.

Stelios vindt het niet leuk dat zijn ex nog steeds probeert op te groeien. Voor hem geeft ze te veel geld uit en moet ze in plaats daarvan zorgen voor haar aandelenkoers en aandeelhouders door haar winst te verhogen. Hij is **woedend dat het bedrijf, dat al 344 vliegtuigen bezit, allemaal Airbus, nog steeds op zoek is naar een honderdtal andere vliegtuigen**, vooral ter vervanging van de oudere. Het contract is ondertekend, maar het vereist dat het wordt geannuleerd. En hij dreigt elke zeven weken een algemene vergadering bijeen te roepen om een directeur van boord te halen. Een demonische duif die wordt neergeschoten op een moment dat de sector de ergste crisis in zijn

geschiedenis doormaakt.

Stelios Haji-loanna is een marxistische operettekapitalist op zoek naar een nieuwe richting. Als zoon van een rijke Cypriotische reder, opgegroeid in goede Britse universiteiten, werd ook hij een rijke rederij voordat hij zijn eigen luchtvaartmaatschappij oprichtte. Hij woont in Monaco en verrukt de Kanaalpers met zijn herhaalde provocaties.

Maar zijn analyse is duidelijk. **Hij is van mening dat de crisis zal leiden tot een duurzame recessie in het luchtvervoer en dat degenen die minder vliegtuigen hebben het beter zullen doen dan degenen die te veel hebben geïnvesteerd. Het bedrijf wedt het tegenovergestelde:** de crisis zal de traditionele luchtvaartmaatschappijen verzwakken. **EasyJet, dat** winstgevend is en een kaspositie heeft van £1,6 miljard en lage operationele kosten, **zal in staat zijn om extra marktaandeel te winnen wanneer het uit de recessie komt als het over nieuwere vliegtuigen beschikt.**

Twee visies op de toekomst, de ene defensief, de andere offensief. Welke kant op? Dat is de vraag van het moment.

***Mijn commentaar:** Zal het luchtvervoer in de nabije toekomst weer op het niveau van 2019 komen? Voor de oprichter van easyJet is het antwoord duidelijk nee.*

Last minute: easyJet heeft zich verzekerd van een lening van £600 miljoen (€680 miljoen) van de Britse overheid.

> Een inkomstenverlies van 6,85 miljard dollar is wat het luchtvervoer van de zes belangrijkste luchtvaartnaties van Afrika riskeert

(bron Le Journal de l'Aviation) 3 april - In haar laatste scenario om de financiële gevolgen van de crisis te beoordelen, heeft de IATA gekeken naar de zes grote burgerluchtvaartlanden op het continent, namelijk **Egypte, Ethiopië, Marokko, Nigeria, Kenia en Zuid-Afrika**. Uit de analyse blijkt dat deze zes landen **in 2020 35,9 miljoen passagiers minder zullen registreren, wat overeenkomt met een inkomstenverlies van ongeveer 6,85 miljoen dollar**. In een dergelijk scenario zal hun gecumuleerde BBP 12,55 miljard dollar worden ontnomen en zouden 1,32 miljoen mensen hun baan kunnen verliezen. (...)

De Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen worden geconfronteerd met een liquiditeitscrisis. Faillissementen zijn in dit geval een risico op korte termijn. De instelling schat dat de dragers van het continent tegen 2020

4 miljard dollar aan inkomsten zullen verliezen.

"Luchtvaartmaatschappijen vechten voor hun overleving. (...) Als regeringen nu niet handelen, zal deze crisis langer en pijnlijker zijn. »

Voor IATA kunnen staten ingrijpen door middel van directe financiële steun, leningen of leninggaranties en belastingverlichting. (...)

Naast financiële steun heeft de IATA de regelgevende instanties opgeroepen om de sector te ondersteunen. Tot de belangrijkste prioriteiten voor Afrika behoren operationele faciliteiten om de continuïteit van de luchtvrachtactiviteiten te waarborgen, het wegnemen van economische barrières (overvliegvergoedingen, parkeergelden en slotbeperkingen) tijdens deze periode en financiële verlichting van de luchthavengelden en -belastingen. (...)

> BOEING breidt de opschorting van de productieactiviteiten in het gebied van Seattle uit

(bron AOF) 6 april - **Boeing kondigde dit weekend aan dat het tot nader order de tijdelijke stopzetting van de productieactiviteiten op alle locaties in het gebied van Seattle (Puget Sound) en Lake Moses ten oosten van Seattle heeft verlengd.** Het besluit werd genomen door de Amerikaanse lucht- en ruimtevaartgigant om de gezondheid en veiligheid van zijn werknemers te beschermen op basis van de huidige beoordeling van de verspreiding van het Covid-19-virus in de staat Washington, de betrouwbaarheid van de toeleveringsketen en nieuwe aanbevelingen van de gezondheidsdiensten van de overheid.

> Het spectrum van orderannuleringen of -uitstel op Boeing- en Airbus-vliegtuigen

(bron La Tribune) 6 april - **Eerste grote annulering van vliegtuigorders** sinds de Covid-19-crisis. Gezien de ongekeerde crisis die de luchtvaartmaatschappijen doormaken, zal het niet de laatste zijn. **Avolon, het op twee na grootste vliegtuigverhuurbedrijf ter wereld, annuleerde vrijdag een order voor 75 Boeing 737 MAX-vliegtuigen die in 2023 geleverd moesten worden, en vier Airbus A330 Neo-vliegtuigen die in 2021 geleverd moesten worden.** Avolon heeft niettemin een optie op nog eens 16 737 MAX behouden, maar heeft hun leveringen uitgesteld tot 2024 en verder. De verhuurder heeft ook de levering van negen Airbus A320 Neo-vliegtuigen uitgesteld tot 2027 en de daaropvolgende jaren, die tussen 2020 en 2021 moeten worden geleverd. Als gevolg hiervan is de **orderportefeuille van Avolon voor de periode 2020-2023 teruggebracht van 284 naar 165 vliegtuigen.** (...)

De verzoeken om annulering of uitstel van leveringen nemen toe. Volgens Alexandre de Juniac, directeur-generaal van de International Air Transport Association (IATA), "**zal geen enkele luchtvaartmaatschappij in de komende zes of negen maanden vliegtuigen kopen**", dat wil zeggen tot het einde van het jaar. **Ook bestaat het risico dat sommige bedrijven** met uitstaande orders **failliet gaan**, omdat de overheid niet alle vervoerders kan helpen. (...)

Als gevolg daarvan zal de productie naar verwachting dalen. (...) **Airbus, dat vóór de Covid-19-crisis de mogelijkheid bestudeerde om de productie van A320-familievliegtuigen te verhogen, overweegt nu om deze gedurende drie tot zes maanden te halveren.** De Europese groep heeft zijn leveranciers gevraagd hun leveringen met 40% te vertragen, in een tempo dat verenigbaar is met de productie van 36 vliegtuigen per maand op korte termijn, vergeleken met 60 vóór de Covid-19-crisis. Dit productietempo is al gedaald met de barrièremaatregelen die in de fabrieken zijn genomen. Er wordt ook een verlaging van de productie van A350- en A330-breedrompvliegtuigen overwogen. (...)

Wat Boeing betreft, komt de impact van Covid-19 bovenop de B737 MAX-crisis, die het al 18 miljard dollar heeft gekost. De **productie van burgervliegtuigen staat vrijwel stil.** Terwijl de productie van de 737 MAX sinds januari is stopgezet, heeft de groep zijn activiteiten in de staat Washington op 25 maart eveneens opgeschort als gevolg van inperkingsmaatregelen. Dit betreft onder meer de Everett-fabriek, die haar breedrompvliegtuigen (777, 747, 767 en een deel van de 787) monteert. Op zondag werd de schorsing van deze twee sites "tot nader order" verlengd.

Vorige week **kondigde Boeing de lancering aan van een vrijwillig vertrekplan, zonder de reikwijdte ervan te specificeren. Medio maart vroeg de fabrikant om een hulplan van 60 miljard dollar voor de Amerikaanse lucht- en ruimtevaartindustrie.** Voor Boeing-baas Dave Calhoun is het essentieel om "de stabiliteit van [de] toeleveringsketen te handhaven om klaar te zijn voor een herstart zodra de pandemie voorbij is". Boeing en haar toeleveringsketen zijn volgens Boeing goed voor in totaal 2,5 miljoen banen in de VS.

Mijn commentaar: Als het, zoals de CEO van de Lufthansa Groep gelooft, vier jaar zal duren voordat de luchtvaartactiviteit weer op het niveau van voor de crisis komt, zal de behoefte aan nieuwe vliegtuigen in deze periode zeer beperkt zijn.

De fabrikanten zullen dan moeite hebben om hun vliegtuigen te

verkopen. Verhuurders van hun kant lopen het risico zich in overcapaciteit te bevinden, met als gevolg dat de prijs van de vliegtuighuur zal dalen.

> **Coronavirus: wanneer staten fungeren als een parachute voor het luchtvervoer**

(bron: Newsbriefs) 6 april - **Voor luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld is het niet de vraag of ze hulp nodig hebben van hun regeringen, maar wanneer en hoe die hulp zal komen.** In het licht van een ongekende crisis hebben zelfs degenen die het meest vijandig staan tegenover overheidssteun zich bekeerd tot staatsinterventie. Het meest spectaculaire voorbeeld van deze omschakeling wordt gegeven door de Amerikaanse bedrijven, die als eerste om hulp hebben gevraagd en die op dit moment ook het best gediend zijn. Het plan ter ondersteuning van de Amerikaanse economie waarover vorige week is gestemd, voorziet in 25 miljard dollar aan directe hulp voor de betaling van salarissen en pensioenen, en in leninggaranties voor nog eens 25 miljard dollar.

Deze steun is afhankelijk van de aanvaarding van bepaalde beperkingen, zoals een verbod op afvloeiingsplannen vóór 30 september en de handhaving van binnenlandse routes voor de komende twee jaar. Maar de bedragen die hiermee gemoeid zijn, moeten de vervoerders in staat stellen de crisis te laten passeren. Volgens de chief executive officer **zou American Airlines dus in aanmerking komen voor een totaalpakket - steun en gegarandeerde leningen - van 12 miljard dollar, of bijna tien keer de nettowinst voor 2019 en meer dan drie maanden omzet.** De partner en aandeelhouder van Air France-KLM, **Delta Airlines, zou tot 11 miljard dollar kunnen ontvangen.**

Maar de Amerikanen zijn niet de enigen die het chequeboekje voor het vliegverkeer hebben meegenomen. In Azië **heeft Singapore Airlines toestemming gekregen van zijn belangrijkste aandeelhouder, het Singaporese staatsfonds Temasek, om tot 9,6 miljard euro op te halen in de vorm** van nieuwe aandelen (3,4 miljard euro) en converteerbare obligaties (6,2 miljard euro), samen met een overbruggingskrediet van 2,5 miljard euro. Bovendien wordt 75 % van de salarissen van de SIA-werknemers met arbeidstijdverkorting gefinancierd door de overheid. Het bedrijf, dat tot eind april bijna zijn hele vloot aan de grond hield, legt uit dat het genoeg heeft om de crisis het hoofd te bieden en "de kansen te grijpen" als het naar buiten komt. In dezelfde regio van Azië en de Stille Oceaan **hebben China, Hongkong, Korea, Australië en Nieuw-Zeeland staatssteun**

aangekondigd in de vorm van leningen en vrijstellingen van belastingen en heffingen. In het Midden-Oosten heeft de Emir van Dubai een "kapitaalinjectie" aan de Emiraten beloofd. (...)

Mijn opmerking: *slechts twee luchtvaartmaatschappijen lijken in staat te zijn de crisis te boven te komen zonder dat ze om hulp hoeven te vragen:*

. Wizz Air, die een kaspositie heeft die gelijk is aan zes maanden omzet
. Ryanair, dat een gelijkwaardige cashflow heeft en waarvan het sociale model (dat noch een model, noch een sociaal model is) het mogelijk maakt de salarissen van zijn vliegtuigbemanningen aan te passen aan de activiteit.

> Opep en zijn bondgenoten pakken de crisis op de oliemarkt aan

(bron AFP) 4 april - **De Organisatie van Olie-exporterende Landen (Opep) en Rusland willen de besprekingen hervatten om** na te denken over een belangrijke reactie op de ineenstorting van de zwarte goudmarkt, geplaagd door de pandemie en een prijzenoorlog, maar een voor maandag geplande vergadering is uitgesteld tot donderdag.

Deze uitzonderlijke bijeenkomst per videoconferentie zou het mogelijk moeten maken om **een massale vermindering van de productie te bespreken, met 10 miljoen vaten per dag (mbpd)**, een volume dat door Vladimir Poetin op vrijdag werd vermeld. (...)

Een wapendeal tussen Saudi-Arabië, de leider van de Opep, en Rusland, dat geen lid is van het kartel, ging aan deze verdaging vooraf, waarbij de twee landen elkaar ervan beschuldigden dat ze hun eerdere besprekingen een maand geleden spectaculair hadden gefaald. (...) **Het cijfer van 10 mbpd is kolossaal omdat het alleen al de Russische of Saoedische productie van respectievelijk 10,7 mbpd en 9,8 mbpd in februari vertegenwoordigt, volgens het** laatste maandrapport van Opec.

Dit cijfer verscheen voor het eerst op donderdag in een tweet van de Amerikaanse president. (...) Deze uitstap vond plaats terwijl de huurder van het Witte Huis beloofde de Amerikaanse oliesector te verdedigen, de eerste wereldproducent met 13 mbd, maar wiens schalieolie een hoge kostprijs heeft en niet meer rendabel is tegen de huidige prijzen.

De schaduw van Washington hangt over de komende besprekingen, Ryad die heeft gewaarschuwd dat zij „op verzoek van de V.S. President

Donald Trump," volgens het officiële Saoedische persagentschap SPA zouden plaatsvinden.

Volgens een Russische bron die door het TASS-agentschap wordt geciteerd, is de **Amerikaanse toezichthouder zelfs uitgenodigd om deel te nemen aan de vergadering. Vladimir Poetin zei dat hij bereid was "samen te werken met de Verenigde Staten"**.

De belangrijkste uitdaging voor het kartel en zijn bondgenoten zal erin bestaan het fiasco van de vorige bijeenkomst te vermijden, dat niet alleen heeft geleid tot geen enkele overeenkomst, maar ook tot een door Saoedi-Arabië gelanceerde prijzenoorlog. De prijzen van ruwe olie, die al werden gehavend door de stagnerende vraag, toen het strikte bevolkingsbeperkingsbeleid in de hele wereld als reactie op de Covid-19-pandemie meer ingang vond en vervolgens op maandag tot een niveau daalde dat sinds 2002 is bereikt.

De twee benchmarkprijzen, die van de Europese Brent en de Amerikaanse WTI, sloten het jaar af met het slechtste kwartaal in hun geschiedenis, met prijzen gedeeld door drie over de periode.

Het vooruitzicht van een versoepeling van de prijzenoorlog en van een gezamenlijke beperking van de productie, ook al zal deze zeker niet kunnen voldoen aan het schrijnende tekort in de vraag naar zwart goud, heeft er toch voor gezorgd dat de prijzen zich op donderdag en vrijdag hebben kunnen herstellen.

Maar pas op voor valse hoop, waarschuwt Chris Beauchamp, analist bij IG: "de kansen om tot een akkoord te komen lijken vrij laag" en de markt "bereidt zich voor op een pijnlijke teleurstelling, die de winst van de laatste 48 uur snel teniet zou kunnen doen".

Mijn commentaar: Het is een armworstelwedstrijd. Aan de ene kant is de Verenigde Staten, een producent van schaliegas voor ongeveer 65 dollar per vat. Aan de andere kant zijn Rusland en de Opec-landen, waarvan de productiekosten lager zijn, tussen de 25 en 50 dollar per vat, afhankelijk van de velden.

Door de olieprijs te verlagen tot 30 dollar per vat brengen deze laatste de Amerikaanse producenten in moeilijkheden.

Beurspersoverzicht ...

> Verklaring van drempeloverschrijding

(bron: AMF) 26 maart - Per post ontvangen op 25 maart 2020 (...) **Donald Smith & Co., Inc.** (...) die handelen voor rekening van klanten onder haar beheer, **verklaarde dat zij op 1 oktober 2019 de drempel van 5% van het kapitaal van AIR FRANCE KLM had overschreden en dat** zij op die datum voor rekening van deze klanten 24.493.406 aandelen AIR FRANCE KLM bezat die hetzelfde aantal stemrechten vertegenwoordigden, namelijk 5,71% van het kapitaal en 4,86% van de stemrechten van deze vennootschap

...

Deze drempeloverschrijding is het gevolg van een overname van de aandelen van AIR FRANCE KLM op de markt.

De aangever heeft verklaard dat hij op 24 maart 2020 namens deze klanten 22.440.688 aandelen AIR FRANCE KLM **bezat**, die hetzelfde aantal stemrechten vertegenwoordigen, namelijk **5,24% van het kapitaal en 3,82% van de stemrechten van deze** onderneming.

***Mijn commentaar:** Donald Smith was vóór de fusie aandeelhouder van KLM en had in 2013 voor het eerst de drempel van 5% van het aandelenkapitaal van Air France-KLM overschreden.*

Met deze nieuwe verhoging wordt Donald Smith de zesde aandeelhouder van Air France-KLM die meer dan 5% van het kapitaal in handen heeft. De vijf andere zijn de Franse staat, de Nederlandse staat, China Eastern, Delta Airways en Causeway Capital Management.

Einde van het persoverzicht

> [Mijn commentaar op de koersevolutie van het aandeel Air France-KLM](#)

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 5.118 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 6 april. Het steeg met 6,51%. Het heeft zich in drie weken tijd voor 18,5% hersteld. Bij het begin van de coronavirus epidemie was het 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM steeg van 9,30 euro naar 8,97 euro. U kunt de details van de consensus van de analisten vinden op mijn blog.

Een vat Brent Oil (Noordzee) staat op \$34, een stijging van \$11 deze week. Bij het begin van de uitbraak van het coronavirus was het 69

dollar.

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#).

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet

Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, verzoeken wij u [zich uit te schrijven](#).

Als u de persreview liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10345 mensen ontvangen deze live persrecensie